# Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Dekretem Pana Prezydenta utworzony został nowy Urząd Inspektora Obrony Powietrznej Państwa. Inicjatywa ta została powitana z wielką radością przez cały Naród, a tembardziej przez Pracowników Lotnictwa, którzy zdają sobie dokładnie sprawę z obecnego stanu rozwoju naszego lotnictwa.

Tem większym entuzjazmem ogarnięci byli Pracownicy Lotnictwa, gdy dowiedzieli się, że na to stanowisko został kreowany przez Pana Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych jeden z najbliższych współpracowników Marszałka Piłsudskiego, mąż dzielny i prawy, ś. p. Generał Gustaw Orlicz-Dreszer.

Już samo to nazwisko wskazywało nam na wielki rozmach, który ożywi rozwój lotnictwa, wskazywało na wielki entuzjazm i zrozumienie spraw społecznych, ta postać rycerska i szlachetna była dla nas obietnicą spełnienia naszych pragnień w zakresie stworzenia ducha harmonijnej współpracy wszystkich czynników, od których rozwój lotnictwa zależy.

Niestety!

Los był złośliwy i zabrał nam tę Drogą Postać, zabrał nam ten skarb tuż u progu ziszczenia naszych pragnień.

1-szy Inspektor Obrony Powietrznej Państwa odszedł na zawsze jeszcze przed wydaniem ustawy wykonawczej do rozporządzenia Pana Prezydenta o stworzeniu Jego Urzędu. Niektórzy mówią, że ś. p. Generał zmarł tragicznie.

Generał Gustaw Orlicz-Dreszer zginął na posterunku, zaszczytną, żołnierską śmiercią lotnika.

Cóż zdążył zdziałać w tak krótkim czasie. Dla narodu wiemy co zdziałał, znamy jego życiorys, znamy zasługi w walce o niepodległość, znamy zasługi w Armji Niepodległej Polski, znamy olbrzymie zasługi w walce ustawicznej o Polskie Morze, które ukochał całą duszą, ale nie znamy zasług Jego dla Lotnictwa, bo cóż można zdziałać w ciągu kilku dni sprawowania urzędu?

Otóż i dla Lotnictwa zdziałał ś. p. Generał Dreszer dużo, bo oprócz tych kilku dni sprawowania urzędu od dłuższego już czasu ten mąż prawy interesował się naszem lotnictwem, poznał wszystkie jego tajniki, wczuł się w cały labirynt tej skomplikowanej broni, która dziś jedynie może być strażnikiem naszego Kraju i naszego Narodu, przygotował się całkowicie do podjęcia tak trudnego i odpowiedzialnego zadania i jeśli o tej pracy cichej, rzetelnej i pionierskiej wiedzą tylko nieliczni wtajemniczeni, i jeśli zewnętrznych objawów tej pracy nie dane Mu było pokazać społeczeństwu, to tem niemniej zadanie swoje wykonał całkowicie. On nie tylko życiem swem i pracą dawał moc Państwu, ale i śmiercią swą dał siłę Jego następcy i nam wszystkim pracownikom Lotnictwa.

On, który ukochał Lotnictwo i Morze, na zwycięskich skrzydłach polskich wzleciał nad morze, które Go pochłonęło, lecz Duch Jego jest z nami. — Na wschodzie, naszych granic strzeże SERCE MARSZAŁKA, a na zachodzie Mogiła na Oksywji strzeże Polskiego Morza. Tam pod tym Krzyżem na brzegu Polskiego Morza spoczywa Wielki Lotnik i Wielki Marynarz , tam ma dalszą swą służbę, tam stoi na warcie i pilnuje granic naszych od tej strony, skąd zawsze Polsce niebezpieczeństwo groziło.

Nasze uczucia dla ś. p. 1-go Inspektora Obrony Powietrznej wyrazić możemy, tylko wprost zwracając się do Cienia Zmarłego Generała:

Panie Generale!

Bądź spokojny na swym posterunku, w mogile swej bronisz Polskiemi Skrzydłami Polskiego Morza, a my tej Mogiły nie damy nikomu, my Jej bronić będziemy zawsze Pracą i Życiem, do ostatniej kropli potu i do ostatniej kropli krwi.

Tak nam dopomóż Bóg!

# Po Zjeździe Delegatów

Osmy Walny Zjazd Delegatów odbył się w dniach 15 i 16 czerwca b. r.

Uroczystość otwarcia Zjazdu zaszczycił swą obecnością **Szef Departamentu Lotnictwa Pan Gen. pil. inż. Ludomił Rayski,** który w swem przemówieniu zapewnił zebranych Delegatów o swej życzliwości dla Związku i podniósł zasługi Pracowników Lotnictwa, którzy przez swą ofiarną służbę czynią to Lotnictwo silnem i pewnem, gdyż największą gwarancją bezpieczeństwa w lotnictwie jest sumienność pracowników. Szczególnie wzruszył wszystkich obecnych następujący zwrot **Pana Generała:**

**Koledzy!**

**Ja, jako przedstawiciel Wojska i Lotnictwa witam was na 8-ym Zjeździe Delegatów Związku Pracowników Lotnictwa.**

**My wszyscy, pracując w tej gałęzi, pracujemy z zaparciem się siebie, bo wiemy, że wynik tej pracy wzrasta dla dobra naszej Ojczyzny.**

**My lotnicy, latając na maszynach przez Was zbudowanych, latamy z całą pewnością, bo wiemy, że wykonane są z całą sumiennością i gorliwością.**

**Drodzy Koledzy!**

**Więc, Ja, jako Szef Departamentu Lotnictwa, stojąc na straży tężyzny powietrznej, będę bronił zarobków i praw pracownika, dbając o jaknajlepsze warunki pracy.**

Po tych zwrotach przerywanych spontanicznemi owacjami, Pan Generał wspomniał, że do Polskich Pracowników Lotnictwa, nie tylko nasi piloci mają zaufanie, ale i piloci państw obcych, którzy najchętniej latają na polskich aparatach, zwracając się coraz częściej do nas z zamówieniami, przez co powiększa się kadry pracowników lotnictwa i wzbogaca kraj.

Po przemówieniu, pracownicy lotnictwa zgotowali **Panu Generałowi Rayskiemu** huczną owację i następnie wysłuchali przemówienia przedstawiciela **Pana Ministra Opieki Społecznej** pana radcę **Zbigniewa Wróblewskiego,** który omówił stale wzrastającą rolę i znaczenie w Państwie Związków Zawodowych i podniósł zasługi społeczne **Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa, któremu w Imieniu Pana Ministra i własnem życzył jaknajlepszego rozwoju dla dobra Państwa i Świata Pracy.**

Następnie przemówił **Prezes Zarządu Głównego** Związku kol. **Wiktor Pryszcz-Składkowski.** Przemówienie to podajemy w całości, jako przemówienie programowe, które wywołało silne wrażenie i przerywane było prawie po każdym zdaniu gorącemi oklaskami:

Przypada mi w udziale wygłosić przemówienie programowe.

Jest to niezmiernie trudne, zwłaszcza dziś, kiedy w społeczeństwie zapanował wstręt do wszelkich programów.

Programy utraciły swoją wymowę, bo przez wiele lat były szumnie głoszone, ale nie były dotrzymywane.

Dziś wszyscy oczekują czynów, a nie słów.

Dlatego też nie będę głosił nowych, wiele obiecujących programów, ale tem niemniej nie zacznę od negacji wszystkiego, co było przedemną, gdyż taka krytyka byłaby nie tylko nierzeczowa, ale i nieuczciwa. Zamiast programu, omówię pokrótce trzy zasadnicze punkty prac Związku:

1) Związek nasz jest organizacją apolityczną i dlatego zamiast deklaracji politycznej złożyliśmy na VII W. Z. D. poraz pierwszy, a dziś po raz drugi deklarację Ideową, na której straży stał będę wytrwale.

W tych warunkach cały zasadniczy program Związku zawiera się w słowach Deklaracji: **„Dziś obóz wiary we własne siły, we własną pracę, powinien się stać jedynym obozem Polski".**

2) W wykonaniu tego programu winniśmy się rządzić w sposób demokratyczny. Nie znaczy to jednak, że wraz z demokracją przyjść może do głosu anarchja i demagogja.

W formach organizacyjnych odróżniam tylko dwie krańcowości:

Anarchję i Hierarchję. Mylnie by sądził ten, ktoby uważał hierarchję za sprzeczną z demokracją.

Dlatego też w imię haseł właśnie demokratycznych, winniśmy rygorystycznie przestrzegać uszanowania form hierarchicznych.

Wyrazić to można jednem słowem: **Praworządność.**

Praworządność, która wyraża się przedewszystkiem w uszanowaniu przez wszystkich form, w sposób demokratyczny przez siebie przyjętych. Związek przestrzegać będzie szacunku zarówno dla Konstytucji, obowiązujących ustaw i Władzy Państwowej, jak i dla Statutu Związku, Ustaw Ochronnych i gwarancyj sprawiedliwego podziału dóbr, oraz władz Związkowych.

Na straży tej praworządności stał będę zawsze jako obywatel i temwięcej jako Prezes Organizacji i wierzę, że Koledzy mi w tem zawsze będą pomocni.

3) **Sprawa Socjalna:**

Zgodnie z naszą deklaracją Ideową, naczelnym naszym hasłem jest dobro Państwa i od tego za żadną cenę ani na krok nie odstąpimy, ale w naszym zakresie działalności dobro Państwa rozumieć należy, jako dobro wszystkich obywateli, a tem samem naszych członków — pracowników lotnictwa.

Dlatego stanowisko to być winno zawsze **zgodne ze stanowiskiem Rządu, a zwłaszcza ze stanowiskiem M. S. Wojsk. i Centralnych Władz Lotniczych i nie wyobrażam sobie, ażeby mogło być inaczej.**

Natomiast stosunki Związku z poszczególnemi Dyrekcjami i przedstawicielami Administracji różnie się mogą układać.

**Pragnę tego, ażeby się układały jaknajżyczliwiej, jaknajserdeczniej.** Gdyby jednak zaistniały pewne sprzeczności inteersów naszych członków i poszczególnych dyrekcyj, czy też czynników administracji fabrycznej, a nawet i państwowej — **oświadczam, że Zarząd Główny Związku, któremu mam zaszczyt przewodniczyć, będzie z całą stanowczością bronił słusznych postulatów pracowniczych i w obronie tej nie cofnie się przed żadnym z legalnych środków walki, aż do strajku włącznie.**

Zadaniem naszem jest ewentualne zatargi łagodzić i nie dopuszczać do takich ostateczności. W tej dziedzinie mam prawo liczyć na pomoc ze strony państwowych władz centralnych, u których **Związek winien znaleźć nie tylko zrozumienie, ale i zaufanie.**

Wtedy tylko bowiem pracownik lotnictwa będzie pracownikiem - obywatelem, w 100% odpowiedzialnym za swą pracę, gdy nie będzie się czuł **niewolnikiem,** ale odwrotnie, gdy będzie się czuł **gospodarzem na terenie pracy.**

A to jest wtedy tylko możliwe, gdy będzie wiedział i gdy będzie czuł, że **jest członkiem silnej organizacji, która nietylko kształtuje jego wolę i poczucie obywatelskie, ale która broni go przed każdą krzywdą, zarówno moralną, jak i materjalną, jaka każdego z nas na terenie pracy spotkać może.**

Ażeby lotnictwo stanowiło taką siłę, jakiej nam potrzeba dla obrony naszych granic, naszych domów i naszych rodzin, pracownik lotnictwa powinien pracować i tylko o pracy myśleć, oddając się jej z całym zapałem bez reszty i bez zastrzeżeń, bo kontrola odbiorcza w lotnictwie nie jest jedynym i całkowitym gwarantem bezpieczeństwa. **Największą gwarancją jest sumienność i uczciwość pracownika oraz poczucie odpowiedzialności za wykonywaną pracę.**

Ażeby tak było, **pracownik powinien pracować, a Związek bronić jego interesów ekonomicznych, jego prawa do życia, do pracy, do zaspokojenia bytu fizycznego i kulturalnego nie tylko dla niego, ale i dla jego rodziny.**

Taka jest deklaracja moja, jako Prezesa i Zarządu, któremu przewodniczę. Pozatem nic więcej przyrzekać, ani obiecywać nie mogę i nie będę. To jednak com powiedział dopełnię w całej rozciągłości **z tym samym hartem i zaparciem się siebie i poświęceniem własnych interesów, jak to czyniłem kiedyś pod rozkazami Komendanta w walkach o Niepodległość Polski.**

Po tem przemówieniu, które wywołało silne wrażenie, Zarząd podziękował Panu **Generałowi Rayskiemu,** p. **radcy Wróblewskiemu,** i panu **płk. Filipowiczowi** oraz przybyłym przedstawicielom przemysłu za udział w Zjeździe, poczem zebrani udali się przy dźwiękach Pierwszej Brygady na Grób Nieznanego Żołnierza i przed Pomnik Lotnika, gdzie złożono wieńce i wpisano się do księgi pamiątkowej.

Następnie Delegacja Zjazdu udała się do Pana Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, Gen. Śmigłego-Rydza i wręczyła Deklarację Ideową.

**Pan Generał Rydz-Śmigły bardzo serdecznie przyjął Delegację i w rozmowie żywo zainteresował się organizacją Związku oraz wogóle sprawami lotniczemi.**

Delegacja złożyła także Deklarację Ideową Związku Panu Ministrowi Spraw Wojskowych **Gen. Tadeuszowi Kasprzyckiemu.**

Deklarację dla Pana Premjera **Gen. Sławoj-Składkowskiego** doręczono oddzielnie po Zjeździe, gdyż w tym czasie Pan Premjer był nieobecny.

Łącznie z Deklaracją Ideową, Delegacje wręczyły następującą uchwałę Zjazdu:

„8-my Walny Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa w Polsce, uznaje zasadę, że Polską racją stanu jest Gotowość obronna kraju.

W programie polityki lotniczej, Zjazd stoi zdecydowanie na stanowisku obrony czynnej.

Niezaprzeczalnym warunkiem gotowości Państwa do obrony czynnej jest posiadanie silnego lotnictwa bombardującego.

Biorąc pod uwagę fakt, że ten rodzaj broni jest niedostatecznie zaopatrzony w nowoczesny sprzęt, Walny Zjazd postanawia zadeklarowany w dniu 12 maja r. b. przez pracowników lotnictwa wysiłek powiększyć i zamiast projektowanej uprzednio eskadry Imienia Marszałka Piłsudskiego, ufundować dla Armji lotniczą jednostkę bojową.

Dlatego też Zjazd poleca Komitetowi Wykonawczemu przystąpić do budowy samolotu bombardującego polskiej konstrukcji w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych, a następnie aparat ten przekazać uroczyście Armji.

Jakkolwiek pozornie większy może byłby efekt ofiarowania całej eskadry szkolnej, której koszt jest mniejszy od jednego samolotu bombowego, to jednak pracownicy lotnictwa pragną konkretnym swym wysiłkiem podkreślić jednocześnie wobec całego społeczeństwa swoje stanowisko, jakie zajął ich Związek w polskiej polityce lotniczej."

Ścisłe obrady Zjazdu dały bogaty plon w postaci szeregu uchwalonych rezolucyj.

Obrady nacechowane były troską o byt i właściwy rozwój polskiego lotnictwa. Niespotykane dotychczas w polskim ruchu zawodowym metody działania stanowić mogą przykład dla całego ruchu za-

wodowego w Polsce, a w każdym bądź razie **winny czemprędzej znaleźć zastosowanie w przemyśle wojennym.**

Na Zjeździe rozpatrywane były różne sprawy, począwszy od oficjalnych reprezentacyj, aż do najdelikatniejszej materji z dziedziny ochrony socjalnej.

Mimo to najdrastyczniejsze nawet sprawy stawiane były przez organizatorów i uczestników Zjazdu z pełną troską o Dobro Państwa.

Komisje zjazdowe przygotowały szereg uchwał, między innemi zwrócono pilną uwagę na wychowanie typu pracownika lotnictwa, który baczyć winien, ażeby portfel osobisty nigdy nie był łączony z portfelem Państwa. Zjazd podkreślił także i ten moment, że pracownik lotnictwa powinien przestrzegać tajemnicy wojskowej i fabrycznej nie tylko jako nakazany administracyjnie obowiązek, ale przedewszystkiem wynikać to powinno z poczucia odpowiedzialności i z dużą dozą patryotyzmu. Zjazd zwrócił także uwagę na to, że **system protekcjonizmu w lotnictwie jest jeszcze bardziej zgubny niż w innych dziedzinach życia gospodarczego**, gdyż służba w lotnictwie jest bardzo odpowiedzialna i to nie tylko pod względem technicznym, ale i moralnym.

Specjalna Komisja poświęcona była sprawom kulturalno-oświatowym, która zastanawiała się nad przygotowniem kadr fachowych specjalistów we wszystkich dziedzinach pracy związanej z lotnictwem.

Były także momenty gorące na Zjeździe:

Mianowicie w pierwszym dniu obrad stoczona została zacięta walka ideologiczna. Niewielka bowiem grupa delegatów zaatakowała Zarząd Główny, zarzucając mu, że swą pracę opiera na współpracy z Rządem i że neguje wszelką klasowość, że zamiast Dobra Państwa powinien Związek wysunąć hasła bojowe o wyzwolenie proletarjatu.

Wystąpienie to spotkało się jednak z tak silną odprawą, że nawet inicjatorzy zmiany haseł widząc nastroje, jakie panują wśród ogółu Pracowników Lotnictwa i ich szlachetne oburzenie przeciwko tym wystąpieniom, nie podtrzymali swych wniosków. Wszyscy zaś pozostali delegaci nietylko, że głosowali za udzieleniem absolutorjum, ale dali dowód całkowitego swego zaufania, uchwalając budżet tylko po stronie przychodów i pozostawiając stronę rozchodów do uznania Zarządu. Ponadto z uwagi na duże obciążenie socjalne pracowników lotnictwa, zamiast wysuniętego przez Zarząd projektu podwyższenia składek, Oddziały oddały 50% swych budżetów na rzecz Zarządu Głównego, co także świadczy o dużej konsolidacji organizacyjnej i bezwzględnem zaufaniu do Władz Centralnych organizacji, a to właśnie stanowi o jej sile.

W drugim dniu obrad na plenum wypowiedziana była bezwzględna walka ze **„złodziejami czci ludzkiej"** i uchwalona rezolucja potępiającą ostro wszelkie nieetyczne wystąpienia.

Charakterystyczne wyjaśnienia w tej sprawie dane były przez Zarząd Główny, na tle omawianych konkretnych faktów. Wyjaśniał Zarząd, że warchoł może się znaleźć wszędzie, ale taki jeden warchoł nie może zdyskwalifikowa! całej organizacji, należy go tylko usunąć, by nie zarażał innych, jak parszywa owca, ale nigdy nie należy przez taki fakt negować organizacji o zdrowych założeniach.

Tembardziej więc nie można stwarzać dla tego opozycji państwowej.

Zarząd Główny podkreślił, **że Polska jest w tem szczęśliwem położeniu, że Jej reprezentanci na najwyższych urzędach państwowych wzbudzają zaufanie u całego narodu,** i że wobec tego Związek we wszystkich swych wystąpieniach nigdy nie będzie występował przeciwko polskiemu urzędowi.

Ogólne wrażenie, jakie się wyniosło ze Zjazdu, świadczyło o tem, że tworzy się pewien wyłom w ruchu zawodowym i to **wyłom, który powinien stanowić hasło dnia.**

Ze słusznego bowiem założenia wychodzą władze Związku Zaw. Prac. Lotnictwa, że właśnie w Związkach Zawodowych powinien się skupiać cały element ideowy, a pod żadnym pozorem nie można budować i opierać ruchu zawodowego o sprzedajnych demagogów, którzy w czasie normalnym zasłaniając się demagogicznemi ostremi i pikantnemi hasłami opozycyjnemi — bałamucą masy pracownicze i działają na ich szkodę, a w czasach nienormalnych zawodzą i jednych i drugich. Posługiwanie się demagogami nawet dla utrzymania spokoju jest może wygodne na krótką metę dla urzędnika odpowiadającego bezpośrednio za bezpieczeństwo, ale jest za to zgubne dla państwa i narodu bo spacza charaktery, wzbudza nieufność do władz państwowych, demoralizuje masy.

Poza tem zachodzi pytanie, czy to się wogóle opłaci w kalkulacji państwa. Napewno nie. Bo **za pośrednictwem demagogów można oszukać ludzi pracy i pozbawić ich niektórych drobnych świadczeń, zaoszczędzając trochę kłopotu panom dyrektorom, którzy zresztą za te właśnie kłopoty są wynagradzani, a natomiast zatruwa się dusze warstw pracujących, które tak wychowane mogą odmówić ofiar, jakich może zażądać od nich Państwo w ciężkich, a decydujących chwilach.**

Naświetlenie tego zagadnienia rzuca nowe światło na formy rozwoju ruchu zawodowego i godne jest głębszego zastanowienia.

Stojąc na gruncie współpracy wszystkich czynników, od których rozwój lotnictwa jest zależny, Związek Pracowników Lotnictwa dąży do zaspokojenia najniezbędniejszych potrzeb pracowników lotnictwa, co leży dziś w granicach możliwości, ale daje

zato gwarancję, że pracownicy lotnictwa zdolni będą do najdalej idących ofiar, jeśli podyktowane one będą koniecznością państwową.

Najważniejszym postulatem, jaki w tej dziedzinie wysunął Zjazd, było **żądanie zawarcia umowy zbiorowej**, celem znormalizowania stosunków pracy i warunków płacy w tej dziedzinie przemysłu.

Poza tem Zjazd powziął bardzo ważną uchwałę, polecającą Zarządowi Głównemu Związku nawiązanie oficjalnej ścisłej współpracy z **Parlamentarną Grupą Pracy.**

Z powodu braku miejsca w numerze tym podajemy tylko ogólny zarys dwudniowych obrad Zjazdu.

Szczegółowe sprawozdanie z obrad komisyjnych zamieścimy w numerze następnym, a narazie podamy tylko do wiadomości rezolucje uchwalone bezpośrednio przez Plenum Zjazdu:

**I. 8-my Walny Zjazd Delegatów w sposób kategoryczny protestuje przeciw wszelkim próbom, dążącym do rozbicia naszej Organizacji przez żywioły partyjne i stwierdza, że wszelkie próby rozbicia naszej solidarności i spaczenia naszych dążeń, ujętych w „Pracowniku Lotnictwa" i Deklaracji Ideowej, spotka się z należytą odprawą z naszej strony.**

**II. 8-my Walny Zjazd Delegatów uchwala rezolucję, potępiającą ostro nadużycia popełnione przez niektóre czynniki administracji w sprawie bezpodstawnych zwolnień z PZL. jakie miały miejsce w marcu 35 r., wyrażając jednocześnie całkowitą solidarność z poszkodowanymi kolegami i zobowiązując się do przeprowadzenia akcji obronnej, aż do skutku, t. j. do przywrócenia poszkodowanych do pracy.**

**Poza tem 8-my Walny Zjazd Delegatów domaga się, ażeby ci wszyscy członkowie, którzy zostali niesłusznie i krzywdząco zwolnieni w ub. roku z PZL. byli przywróceni do pracy najpóźniej do dnia 15 lipca 1936 r.**

**W razie niezałatwienia tej sprawy przez odnośne czynniki do dnia 15 lipca b. r. 8-my WZD. poleca Zarządowi Głównemu bezzwłocznie opublikować wszystkie posiadane w tej sprawie materjały, podając jednocześnie o tem do wiadomości wszystkim Oddziałom wraz z zarządzeniami co do dalszej akcji protestacyjnej.**

Z uwagi na to, że termin minął, Zarz. Gł. informuje, że sprawa zwolnień wyjaśniona już jest na korzyść poszkodowanych i w związku z tem 4-ch z pośród 8miu zwolnionych już pracuje w tej samej fabryce, z której byli zwolnieni, a co do pozostałych, Zarząd Gł. prowadzi dalszą akcję w myśl uchwały Zjazdu i z uwagi na to **narazie wstrzymana została publikacja,** gdyż posiadane informacje pozwalają Zarządowi przypuszczać, że w najbliższych dniach akcja zostanie definitywnie zakończona w myśl życzeń Zjazdu.

# UMOWA ZBIOROWA

Od szeregu lat wysuwana jest na wszystkich zebraniach Związku, jako rzecz najpilniejsza — Umowa Zbiorowa.

Zaraz po ujawnieniu tej inicjatywy Zarząd Główny przystąpił do opracowania projektu umowy, rozesłał ten projekt z ankietą do Oddziałów Związku, następnie skorygował ją w myśl życzeń Oddziałów, uzgodnił formy prawne z rzeczoznawcami w Ministerstwie Opieki Społecznej i zdawało się, że już Umowa jest. Pozostała najważniejsza część pracy, to jest pertraktacje z Zrzeszeniem Przemysłowców Lotniczych. Delegacja wyznaczona do tych konferencyj nie była bynajmniej zaskoczona trudnościami, jakie na tej drodze napotkała, bowiem najważniejszą rzeczą jest, ażeby obie strony chciały umowę zawrzeć. Nie spodziewał się jednak Zarząd, że trudności te będą aż tak daleko idące. Spodziewaliśmy się pewnych targów co do taryfy płac, co do pewnych świadczeń idących dalej niż ustawy, ale nie spodziewaliśmy się tego, że Przemysł Lotniczy wogóle nie będzie chciał unormować stosunków pracy i płacy drogą umowy zbiorowej, tembardziej, że wstępne konferencje wykazały, że Zrzeszenie Polskich Przemysłowców Lotniczych skłonne jest zawrzeć umowę, a tylko względy budżetowe stoją temu na przeszkodzie. Oświadczono nam wtedy, że umowa może być zawarta, ale dopiero z początkiem roku budżetowego 1935. Czekaliśmy tedy cierpliwie, aż nagle gdy nadszedł okres budżetowy, okazało się, że są znowu jakieś inne trudności, mianowicie wyłonił się nowy projekt rozbicia umowy zbiorowej na cały szereg umów branżowych, niemożliwy do zrealizowania.

Stąd wniosek, że jedna tylko ze stron, to jest Związek, pragnie zawarcia umowy zbiorowej. Druga strona, to jest przemysłowcy nie zdradzają chęci zawarcia umowy, nie odmawiając jednak kategorycznie, a jedynie wysuwając różne trudności, natury, czy to formalnej, czy zasadniczej, motywując nawet i tem, że **w Lotnictwie pracownikom nie jest źle, że wobec tego nie zachodzi nagła potrzeba zawarcia Umowy Zbiorowej,** z innej znów strony słyszymy, że **przemysł lotniczy jest całkowicie państwowy, więc niema z kim zawierać umowy, bo**

**umową pomiędzy Państwem, a pracownikami jest Ustawa i t. p.**

Z temi argumentami zgodzić się nie możemy, bo gdyby nawet istotnie Pracownikom Lotnictwa działo się bardzo dobrze, to nie znaczyłoby to, że umowa jest niepotrzebna, odwrotnie, zdaniem naszem **umowa zbiorowa nie powinna być wynikiem jakiejś nagłej konieczności,** ale zanim taka konieczność zaistnieje, albo raczej po to, ażeby **nie zaistniała,** powinna być Umowa Zbiorowa, która przyniosłaby olbrzymie korzyści dla stron obu, a w rezultacie wogóle dla Lotnictwa.

Ale gdybyśmy i ten argument odsunęli, to w niczem nie zmniejsza potrzeby umowy zbiorowej, gdyż stwierdzić musimy, że w Lotnictwie nie dzieje się pracownikom tak dobrze, jak na to zasługują, że **częstokroć dzieje się pracownikom lotnictwa większa krzywda niż w innych przemysłach.** Dowodów na to mamy dużo. Już sama akcja lubelska wskazuje na to wyraźnie, że pracownikom lotnictwa dzieje się wielka krzywda. Pozatem mamy cały szereg faktów, jak **stałe obniżki płac stosowane w niektórych Parkach** w stosunku do starych zasłużonych, a będących w pełni sił fachowych — pracowników. **Zmniejszanie ilości godzin pracy, stosowanie najrozmaitszych systemów premij, pozbawiających** częstokroć **pracowników możności uzyskania godziwego wynagrodzenia** za ich pracę. Nawet **warunki hygjeniczne pozostawiają** w wielu placówkach **dużo do życzenia.** Ustosunkowanie się personelu kierowniczego do ogółu pracowników także nie jest jednakowe na wszystkich placówkach. **Sprawy uczniów i praktykantów** także nie jednakowo są traktowane na wszystkich terenach. Słowem **pod względem polityki pracy panuje w Lotnictwie chaos.** Ten sam pracownik, zatrudniony od powstania polskiego lotnictwa na jednej placówce, przechodząc na inną **traci wszystkie swoje prawa nabyte,** podlega zupełnie odmiennym rygorom, zmienia częstokroć warunki pracy bardziej jeszcze, niż gdyby był przeszedł do zupełnie innego przemysłu. To wpływa bardzo ujemnie na psychikę pracownika, spotyka go dość często srogi zawód, wydaje mu się, że **do specjalności lotniczej nie przywiązuje się żadnej wagi,** boć przecie pracując w Warszawie, czy Lublinie, czy też w Lidzie pracuje dla tego samego celu, dla Polskiego Lotnictwa, dumny z tego, że służy temu zaszczytnemu celowi Obrony Kraju, a tu naraz **wszystkie jego lata pracy przepadają,** jedynie dlatego, że zmienił siedzibę.

Tak samo argument, że przemysł lotniczy jest państwowy też nie jest przekonywujący, bo jakikolwiek jest ten przemysł, o czem pomówimy niżej, to **pracownicy lotnictwa są pracownikami prywatnymi,** nie korzystają z żadnych ulg, przyznanych pracownikom państwowym, a odwrotnie **ponoszą podwójne ciężary,** raz takie jakie obciążają pracowników państwowych, a drugi raz takie, jakie obciążają pracowników prywatnych. Dobitnie uwypukliło się to przy wymiarze podatku specjalnego, który **pracownicy lotnictwa płacić musieli w niektórych wypadkach kilkakrotnie większy,** aniżeli pracownicy prywatni, a także większy, aniżeli pracownicy państwowi. Jeśli natomiast chodzi o świadczenia przysługujące pracownikom lotnictwa, to nawet **zniżek kolejowych nie można dla nich uzyskać,** co np. bez trudu otrzymują sportowcy, kółka narciarskie i t. p.

Poza tem **sytuacja pracowników lotnictwa jest** wogóle **niewyjaśniona,** bo gdy chodzi o odpowiedzialność za jakość pracy i za gorliwość, to mówi się pracownikom lotnictwa, że są oni **pracownikami państwowymi,** jeśli natomiast chodzi o ulgi, świadczenia, płace, to mówi się pracownikom lotnictwa, że są **pracownikami prywatnymi.** W rezultacie **pracownicy zatracają wogóle orjentację, odczuwają niestałość stosunków i warunków pracy, co musi działać ujemnie na ich stan psychiczny.**

**Stosunki te mogą być unormowane tylko drogą Umowy Zbiorowej,** bo przecie niepodobna, ażeby każdy pracownik zagłębiał się w labirynt rejestrów handlowych, ażeby badał charakter prawny przedsiębiorstwa w którym pracuje, lub ma pracować, ażeby kontrolował poszczególne udziały swych pracodawców w sądzie handlowym, niepodobna, ażeby **każdy pracownik lotnictwa był zarazem adwokatem dla siebie,** żeby wiedział jak ma się bronić przed ewentualną **krzywdą,** a wobec braku Umowy Zbiorowej w gruncie rzeczy do tego się sprowadza, tembardziej, wobec smutnego doświadczenia z b. Wytwórnią w Lublinie, na czele której, jako odpowiedzialny kierownik (Dyrektor) stał przedstawiciel Departamentu Aeronautyki płk. Zajączkowski i dla tego **pracownicy odnosili się z całą ufnością** do Dyrekcji, a po tem gdy **zostali skrzywdzeni i wprowadzeni w błąd,** dowiedzieli się, że Wytwórnia była zupełnie **prywatną własnością,** za którą władze państwowe w żadnej mierze **nie ponoszą odpowiedzialności** wobec pracowników-wierzycieli.

Zresztą sam fakt istnienia Zrzeszenia Przemysłowców Lotniczych wskazuje na to, że przemysł nie jest całkowicie państwowy, bo w tym wypadku zrzeszeniem byłby urząd.

Automatycznie **rozumie się potrzebę uzgadniania warunków pracy z zrzeszonymi pracownikami** tego przemysłu. Takie uzgodnienie **można osiągnąć tylko na drodze Umowy Zbiorowej.** co **zresztą jest** wyraźną tendencją Rządu, co w niektórych przemysłach zostało nawet dokonane przy pomocy i pod presją czynników państwowych.

O ile dotychczas **Umowa Zbiorowa** była gorącem pragnieniem wszystkich świadomych pracowników, to teraz **stała się nagłą koniecznością.**

Nie do pomyślenia jest na dłuższą metę utrzymywać się w tym stanie, jak obecnie, bez złych następstw. Niepodobna prowadzić na poszczególnych placówkach jednocześnie kilku, czy kilkunastu interwencyj w tej samej sprawie. Niecelowe, a nawet szkodliwe jest stałe zadrażnianie stosunków z miejscowymi kierownikami, którzy częstokroć sami stają się obrońcami pracowników, ale **wobec nieuregulowania** tych spraw centralnie **są bezsilni** i prócz swej dobrej woli nic więcej pracownikom okazać nie są w stanie.

Z powodu braku **Umowy Zbiorowej** częstokroć pojawiają się na widowni sprawy prestiżowe, nieraz nieprzyjemne dla obu stron. **Wobec chaosu jaki panuje w polityce pracy w przemyśle lotniczym,** często władze wyższe załatwiają dezyderaty pracownicze drogą bezpośrednich obietnic i ustnych zapewnień. Zdarza się potem tak, że **władze niższe nie honorują tych zapewnień władz wyższych** spowodu braku podstaw prawnych i stąd powstaje bardzo szkodliwe zjawisko, bo rozgoryczenie wraz z narażeniem autorytetu władz.

Już tych kilka argumentów **przekonują** najzupełniej **o palącej konieczności zawarcia Umowy Zbiorowej.** Wyżej wskazane przykłady wskazują wyraźnie, że **Umowa Zbiorowa** niezbędną jest dla stron obu, a nawet rzec można dla trzech stron, t. j. dla Władz, dla Przemysłu i dla Pracowników, przedewszystkiem zaś dla Władz i Pracowników.

Zaznaczyć wypada, że niniejszy artykuł jest tylko początkiem cyklu artykułów przekonywujących o **konieczności zawarcia Umowy Zbiorowej** i dla tego argumenty w nim zawarte stanowią tylko drobną część całkowitego uzasadnienia, sięgającego aż do miary **konieczności państwowej.** Dlatego też apelujemy o uważne czytanie i następnych artykułów na ten temat, które będą bardzo interesujące **pod względem siły przekonywującej o konieczności zawarcia Umowy Zbiorowej.**

# KOMUNIKAT

## SKŁAD ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU

Na pierwszem posiedzeniu konstytucyjnem, które odbyło się dn. 20 czerwca b. r. Członkowie Prezydjum złożyli swoje mandaty na ręce Prezesa Zarz. Gł., celem niezależnego ukonstytuowania się ponownego drogą tajnego głosowania.

Głosowanie odbyło się w ten sposób, że każdy członek Zarządu na kartce pisał imienny skład całego Prezydjum, a decydowała większość głosów.

Głosy obliczała komisja, złożona z członków Sądu Polubownego i Kom. Rew.

W głosowaniu tajnem Zarząd po za osobą Prezesa, który wybrany jest imiennie przez Walny Zjazd, ukonstytuował się w sposób następujący:

1. Prezes — kol. **Wiktor Pryszcz-Sładkowski,**
2. V.-Prezes organizacyjny — kol. **Czesław Wiśniewski** (wszystkiemi głosami).
3. V.-Prezes gospodarczo-finansowy — kol. **Ignacy Szymański** (większością głosów).
4. Sekretarz Geenralny — kol. **Bolesław Miszułowicz** (wszystkiemi głosami).
5. Z-ca Sekretarza Gen. — kol. **Stanisław Artel,** (wszystkiemi głosami).
6. Skarbnik — kol. **Marjan Kantorek** (wszystkiemi głosami).
7. Referent ewidencji czł. — kol. **Tomasz Macioszek** (wszystkiemi głosami).
8. Członek Zarządu — kol. **Stanisław Wojciechowski,**
9. Członek Zarządu — kol. **Stanisław Kruszana,**
10. Zastępca Czł. Zarz. — kol. **Jan Roman,**
11. Zastępca Czł. Zarz. — kol. **Feliks Plechawski,**
12. Zastępca Czł. Zarz. — kol. **Władysław Jarszak.**

## SKŁAD KOMISJI REWIZYJNEJ

Przewodniczący: kol. **Rosse Mikołaj**

Członkowie: kol. **Bojar Zygmunt**
kol. **Borówko Jan**

Zastępcy: kol. **Mackiewicz Teodor**
kol. **Polacki Władysław**

## SKŁAD SĄDU POLUBOWNEGO

Przewodniczący: kol. **Morawski Ignacy**

Członkowie: kol. **Stanecki Stanisław**
kol. **Szadkowski Franciszek**
kol. **Niestrawski Stanisław**
kol. **Jasiński Józef**

Zastępcy: kol. **Ciota Aleksander**
kol. **Skura Władysław**




WARSZAWSKA FABRYKA USZCZELNIEŃ

# JAN CZYŻ

wł. JAN CZYŻ i F. STELMOWSKI
SPÓŁKA JAWNA

USZCZELKI DO SAMOCHODÓW, SAMOLOTÓW I DO WSZYSTKICH SILNIKÓW SPALINOWYCH miedziano-azbestowe, aluminjowe, ołowiane, fibrowe, skórzane, korkowe, vellumoidowe i inne

WARSZAWA, SKIERNIEWICKA 5 TEL. 212-88.

---

CZ. SP. AKC. **HUTA POLDI**

SPRZEDAŻ STALI SZLACHETNYCH

BIURO SPRZEDAŻY

**WARSZAWA**

AL. JEROZOLIMSKA 26. TEL. 646-41.

SKŁAD: WARSZAWA, WOLNOŚĆ 2

---

**W. SKIBA I A. WYPOREK** Spółka Akcyjna

**WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 71. TEL. 835-66.**

Pierwsza w Polsce Wytwórnia Papieru Światłoczułego. — Wytwórnia i Skład Artykułów Rysunkowych.—Kopjarnia elektr. rysunków i planów.— Fotolitografja i oprawa map i planów. Powiększanie lub zmiejszanie skali zapomocą fotografji. — Instrumenty miernicze firmy „Kern" & Cie.

---

**„PERUN" S.A.** WARSZAWA JASNA 1

TLEN — ACETYLEN!

URZĄDZENIE DO SPAWANIA ACETYLENOWEGO — ELEKTRYCZNEGO

---




WĘŻE DO BENZYNY, OLIWY I SMARÓW
PODUSZKI I SIEDZENIA Z GUMY POROWATEJ „PIASTOPIL"

WSZELKIE WYROBY TECHNICZNE GUMOWE

ZAKŁADY KAUCZUKOWE

**„PIASTÓW" S. A.**

WARSZAWA, ZŁOTA 35 TEL. 562-60 i 533-49

---

ZJEDNOCZONE SKŁADY ŚRUB

**B. CUKIERMAN SP. AKC.**

Warszawa, **Plac Grzybowski 4** róg Próżnej

TELEFONY: 593-36 — sklep i 536-54 biuro.

DOSTAWA wszelkiego rodzaju śrub, nitów, nakrętek, podkładek, zatyczek

Oddział: Warszawa, **Pl. Grzybowski 14**, tel. Nr. 5-84-82

SPRZEDAŻ DRUTU I GWOŹDZI

---

**ODLEWNIA METALI PÓŁSZLACHETNYCH**

Bronzu, fosforobronzu, mosiądzu, aluminium, oraz białych metali.

**W. SAWICKI**

LESZNO 107, DOM WŁASNY TEL. 610-76

---

TOWARZYSTWO SOSNOWIECKICH FABRYK

# RUR I ŻELAZA

SPÓŁKA AKCYJNA

| Zarząd: | Biuro sprzedaży: |
| --- | --- |
| **Warszawa, Moniuszki 10, tel. 667-35** | **Sosnowiec, Nowopogańska 2, tel. 58** |

WYRABIA:

RURY CIENKOŚCIENNE BEZ SZWU do samolotów, rowerów, motocykli, aparatów cukrowniczych, mebli nowoczesnych i innych celów.

BUTLE STALOWE do tlenu.

NOSIDŁA, TYCZKI do telefonów i inne konstrukcje rurowe.

BLACHY PANCERNE jedno- i trzechwarstwowe.

ODLEWY specjalne z elektrostali.

BECZKI ŻELAZNE.

KUCHNIE POLOWE.

---

FABRYKA CHEMICZNA

**P. SKOWROŃSKI, inż. St. JANKOWSKI i S-ka**

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

WARSZAWA—PRAGA, ul. Konopacka, 19, tel. 10-02-82

**Cellony lotnicze. Lakiery nitro. Rozcieńczacze. Zmywacze.**

---

*gaśnice*
*polski Knock-Out*
*Warszawa, Trębacka 13*

# Rewelacja

w dziedzinie
produkcji olejów lotniczych
są




**Aero Mobiloil** Red Band Green Band Blue Band

wytwarzane nową metodą
„Clearosol"
Vacuum Oil Company.

Oleje powyższe
odznaczają się:

1. Najlepszą smarnością.
2. Najwyższą odpornością na utlenianie, tworzenie się osadów oraz na wpływy chemiczne.
3. Trwałością pod względem fizykalnym i doskonałą płynnością przy wysokich i niskich temperaturach.




## Aero Mobiloil

Red Band
Green Band
Blue Band

## VACUUM OIL COMPANY S. A.

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa